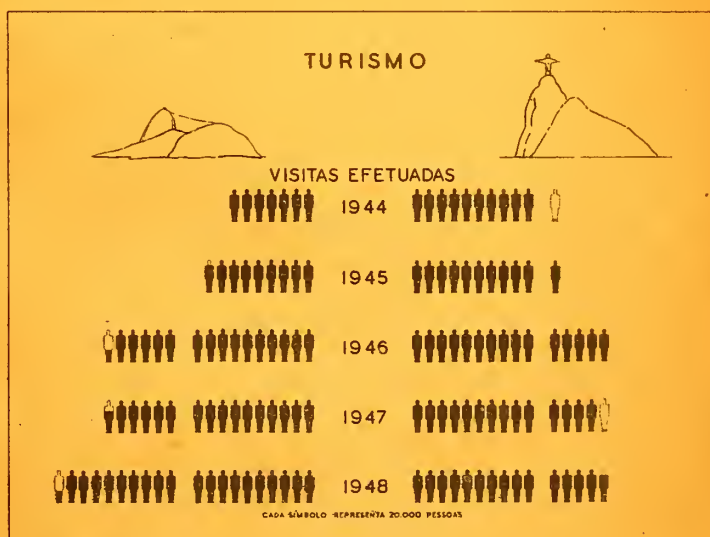
TRÁFEGO URBANO DO DISTRITO FEDERAL

1950

PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA GERAL DO INTERIOR E SEGURANÇA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA

TRÁFEGO URBANO *do* DISTRITO FEDERAL

1950

JANEIRO - 1950
RIO DE JANEIRO - BRASIL

Prefeito do Distrito Federal

Exmo. Sr.

GENERAL DIV. ANGELO MENDES DE MORAES

Secretário Geral de Administração

DR. FRANCISCO NEGRÃO DE LIMA

Secretário Geral de Agricultura, Indústria e Comércio

DR. JOÃO CARLOS BELO LISBOA

Secretário Geral de Educação e Cultura

PROF. CLOVIS MONTEIRO

Secretário Geral de Finanças

DR. JAIR NEGRÃO DE LIMA

Secretário Geral do Interior e Segurança

CEL. GILBERTO MARINHO

Secretário Geral de Saúde e Assistência

DR. SAMUEL LIBANIO

Secretário Geral de Viação e Obras

ENG. JOÃO GUALBERTO MARQUES PORTO

Diretor do Departamento de Geografia e Estatística

MAJ. DURVAL DE MAGALHÃES COELHO

SUMÁRIO

I N T R O D U Ç Ã O

Em uma cidade de dinamismo progressivo como o Rio de Janeiro, o estudo do tráfego urbano, isto é, dos deslocamentos da população no interior do seu território, apresenta particular interêsse visto que estes, com segura fidelidade, refletem o crescimento das relações de produção. Apreciadas històricamente segundo um período de anos significativos na evolução do tráfego em aprêço mediante tabelas e gráficos, os movimentos da população considerada em massa, as modificações e os melhoramentos introduzidos nos meios de transportes e as alterações em hábitos tradicionais dêles decorrentes, permitem encadear os estágios mais salientes dessa evolução através dos quais a Capital da República logrou alcançar o seu atual sistema de transportes urbanos e, sob certas reservas, estabelecer moderados prognósticos relativos a um futuro próximo.

O presente trabalho, resultado de honesta reunião de dados colhidos em fontes idôneas, foi elaborado com o propósito de permitir a possibilidade de acompanhar, separadamente, o movimento dos transportes efetuados pelos diversos meios que integram o sistema e de fornecer, no fim, uma impressão de conjunto do mesmo. Êsse critério facilita compreender a razão de prevalência de certos meios de transportes em determinadas zonas.

Para melhor compreensão, o conjunto de tabelas e gráficos correspondentes a cada um dos meios de transportes, será precedido de breve comentário.

Se bem que o trabalho se limitasse ao quinquênio 1944-1948, no que respeita os transportes automóveis o período foi recuado até 1920 para que fôsse possível melhor acompanhar a evolução dêsses meios nos últimos anos, evolução que se processou muito mais ativamente que o dos demais meios. Demais é sôbre êsse setor particular dos transportes urbanos que recaem as maiores preocupações de administração, tal a dificuldade de acomodar a rede de vias, surgidas através longos anos sem qualquer suspeição do movimento que viriam a suportar na época presente, ao número expressivamente crescente de veículos automóveis anualmente licenciados.

ÍNDICE

VEÍCULOS LICENCIADOS

V E Í C U L O S   L I C E N C I A D O S

Em 1948 foram licenciados no Distrito Federal 72.612 veículos, dos quais 84 por cento automóveis.

O número de veículos automóveis vem, nestes últimos anos, apresentando contínuo aumento, apenas com declínio nos três derradeiros anos da segunda guerra mundial, em consequência das restrições na importação do material rodante e do combustível.

Confrontando o número de viaturas automóveis registradas em 1948, 42.306 para passageiros e 17.288 de carga com os registrados em 1920, 3.841 para aqueles e 501 para estes, pode-se apurar, respectivamente, os elevados percentuais de mais de 1.027 e 3.350, cifras que traduzem eloquentemente o alto grau de motorização que a cidade experimentou nestes últimos 28 anos. Essa febril motorização introduziu em nossos hábitos profunda modificação. Mais flexíveis, de funcionamento instantâneo, velozes e cômodos, os veículos automóveis, com o transporte fácil de domicílio a domicílio que proporcionam, permitiram alcançar e desenvolver regiões outrora apenas conhecidas, abrir largos horizontes ao turismo, embora criando problemas angustiosos de circulação para os administradores.

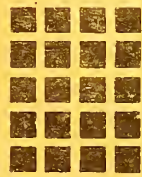
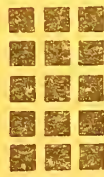
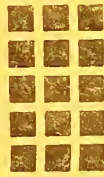
Impressão mais gritante dessa rápida motorização resulta do estabelecimento da relação do número de habitantes por veículo licenciado, com o correr do tempo: 301 em 1920, 64 em 1940, 49 em 1948. Por outro lado, com a vulgarização do veículo automóvel, graças à produção em massa e à introdução de melhoramentos técnicos paralelamente, a relação dos veículos de uso particular para os de aluguel vem mostrando real ascensão para os primeiros, aproximadamente, 1 para 1 em 1920; 1 para 3,4 em 1940 e 1 para 4,1 em 1948.

Não obstante as restrições atuais nas importações e as progressivas complexidades de tráfego que uma polícia de trânsito ativa e uma política de melhoramentos urbanos previdente procuram porfiadamente anular ou pelo menos suavisar, o número de veículos automóveis desloca-se para o alto, o rolamento pelas nossas principais artérias é cada vez mais febril, a rede de postos de rea-

bastecimento e de reparações cada vez mais aperta as suas malhas. O prosáico rolar cadenciado das antigas viaturas hipomóveis, os esparsos postos de segeiros e de ferradores, de estrebarias e de bebedouros para as alimarias, que a menos de meio século atrás davam a cidade um aspecto bucólico, para as gerações novas delineam um quadro situado num passado muito mais longinquo.

VEÍCULOS EM TRÂNSITO

CARROS LICENCIADOS EM 1948

PASSAGEIROS

OUTROS

CARGAS

OUTROS

CADA SÍMBOLO REPRESENTA 500 VEÍCULOS

VEÍCULOS LICENCIADOS

Período de 1920 a 1948

USO	ANO							
	1920	1924	1928	1932	1936	1940	1944	1948
NÚMEROS ABSOLUTOS								
AUTOMÓVEL								
Particular	1.949	3.076	7.007	9.570	14.359	20.185	4.572	33.375
Comercial	1.892	2.920	3.193	4.052	5.267	5.964	5.589	8.064
Oficial	-	-	-	-	647	1.152	886	867
SOMA	3.841	5.996	10.200	13.622	20.273	27.301	11.047	42.306
ÔNIBUS								
Particular	-	-	-	-	-	-	-	207
Comercial	15	57	324	466	827	929	880	(1)1.024
SOMA	15	57	324	466	827	929	880	1.231
CAMINHÃO								
Particular	409	1.134	2.836	3.478	4.348	5.455	6.109	12.702
Comercial	92	395	1.348	1.774	2.422	3.326	3.235	3.789
Oficial	-	-	-	-	538	1.072	829	797
SOMA	501	1.529	4.184	5.252	7.308	9.853	10.173	17.288
TOTAL	4.357	7.582	14.708	19.340	28.408	38.083	22.100	60.825
NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1936								
AUTOMÓVEL								
Particular	13	21	48	66	100	140	31	232
Comercial	35	55	60	76	100	113	106	153
Oficial	-	-	-	-	100	178	136	134
Índice Parcial ..	18	29	50	67	100	134	54	208
ÔNIBUS								
Comercial	1	6	39	56	100	112	106	123
CAMINHÃO								
Particular	9	26	65	79	100	125	140	292
Comercial	3	16	55	73	100	137	133	156
Oficial	-	-	-	-	100	199	154	148
Índice Parcial ..	6	20	57	71	100	134	139	236
ÍNDICE GERAL	15	26	51	68	100	134	77	214

Obs. (1) Sòmente os que concorreram permanentemente ao tráfego.

Carros licenciados em 1948

CATEGORIA	USO			SOMA
	Particular	Comercial	Oficial	
PASSAGEIROS				
Automóvel	33.375	8.064	867	42.306
Camioneta	515	564	240	1.319
Jeep	282	-	351	633
Motocicleta	1.131	-	248	1.379
Ônibus	100	1.222	107	(1) 1.429
Patinete	17	-	6	23
Ambulância	81	-	56	137
Carro contra incêndio	-	-	5	5
CARGA				
Caminhão	12.702	3.789	797	17.288
Camioneta	794	-	164	958
Fúnebre	54	-	6	60
Reboque	197	-	3	200
Socorro	123	-	13	136
Tanque	228	-	35	263
Trator	16	21	5	42
Triciclo	26	-	3	29
Varredoura	-	-	5	5

Obs. (1) Inclusive os reservados para substituir os postos temporàriamente fora de tráfego.

Comparativo entre habitantes e carros de passageiros existentes nos anos de 1920, 1940 e 1948

ANO	POPULAÇÃO (*)	USO					
		Particular		Praça		Particular + Praça + Oficial	
		Nº de carros	Nº habitantes p/unid.	Nº de carros	Nº habitantes p/unid.	Nº de carros	Nº habitantes p/unid.
1920	1.157.873	1.949	594	1.892	611	3.841	301
1940	1.764.141	20.185	87	5.964	295	27.301	64
1948	2.091.160	33.375	62	8.064	259	42.306	49

(*) Os números de 1920 e 1940 são dados pelos censos realizados nesses anos, o de 1948 é produto de cálculo estimativo.

PROPORÇÃO ENTRE HABITANTES E CARROS DE PASSEIO
PRAÇA
PARTICULAR
PRAÇA-PARTICULAR-OFICIAL
CARROS DE PASSEIO EXISTENTES NO DISTRITO FEDERAL
1920
1940
1948
CADA REPRESENTA 4.000 UNIDADES
NUMERO DE PESSOAS PARA CADA CARRO DE PASSEIO
1920
1940
1948
CADA REPRESENTA 20 PESSOAS

TRANSPORTES INTERNOS

I - CARRIS ELÉTRICOS

Os transportes em carris elétricos na Capital da República acham-se resumidos nas 5 tabelas a seguir das quais as três primeiras apresentam o número de veículos dessa natureza e o pessoal empregado no seu serviço, enquanto as duas últimas registram o número de passageiros transportados anualmente no quinquênio 1944-1948.

Pode-se logo verificar que o número de veículos empregados naquele período sofreu pequena diminuição, atingindo em 1948 o total de 621 carros motores e 595 carros reboques.

Êsses carros foram utilizados numa média de 71% para as linhas da zona norte, 21% para as linhas da zona sul e o restante para circulação em Santa Tereza, Zona Rural e Ilha do Governador.

Quanto ao número de passageiros transportados, verifica-se ter havido pequeno declínio de 1944 a 1947 e ascensão em 1948, quando alcançou a cifra de 632.966.000. Os bondes que servem a zona norte foram os que transportaram maior número de passageiros em particular nos subúrbios, da Central e da Leopoldina, em Vila Isabel e Andaraí.

Em segundo lugar segue-se a zona sul, convindo salientar que nesta houve visível elevação no número de passageiros, justificada pelo crescimento constante da população de seus bairros. De fato, Copacabana, Leme e Ipanema, em destaque, Botafogo e Praia Vermelha, a seguir, são os bairros da zona sul que mais utilizam essa espécie de condução.

Os bondes constituem, também, meio de transporte habitual para os moradores de Santa Tereza, e servem ainda com certa intensidade no deslocamento em localidades da zona rural e da Ilha do Governador.

Êsses expressivos dados permitem afirmar que os bondes são, e serão, talvez, por muitos lustros ainda, o meio de transporte popular por excelência, proporcionando segurança e confôrto, apesar de sua relativa morosidade e falta de flexibilidade pela sua dependência dos trilhos.

Não obstante a grande disseminação de veículos automóveis, rápidos e flexíveis, muitos há que preferem o bonde a qualquer outro meio de condução não só por causa da maior acessibilidade dos preços das passagens, como também pela sua maior segurança no tráfego e maior suavidade que conserva no rolamento.

O bonde é veículo que muito contribui para o desenvolvimento dos bairros, proporcionando aos que neles habitam transporte barato, seguro e pontual.

TRÁFEGO DE BONDES

1948

PESSOAL EMPREGADO

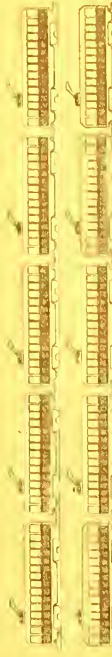
MOTORNEIROS E CONDUTORES

INSPETORES E FISCAIS

OPERÁRIOS

DIVERSOS

CADA SÍMBOLO REPRESENTA 200 PESSOAS

CARROS UTILIZADOS

MOTORES

REBOQUES

VAGÕES E PRANCHAS

BAGAGEIROS

SOCORRO

CADA SÍMBOLO REPRESENTA 50 UNIDADES

Carros utilizados no tráfego de bondes

CATEGORIA	ANO									
	1944		1945		1946		1947		1948	
	Existente	Em tráfego	Existente	Em tráfego	Existente	Em tráfego	Existente	Em tráfego	Existente	Em tráfego
ZONA SUL										
Motores	141	123	140	123	143	123	147	126	150	132
Reboques	133	110	134	104	125	105	135	107	140	110
Bagageiros	8	6	8	6	8	6	8	6	8	6
Vagões e Pranchas ...	13	10	14	10	14	11	14	11	14	11
Socorro	3	-	3	-	3		3	-	3	-
ZONA NORTE										
Motores	473	441	473	442	483	444	478	448	483	445
Reboques	493	443	492	431	503	431	499	433	500	438
Bagageiros	27	24	27	24	24	18	14	11	14	11
Vagões e Pranchas ...	74	42	75	44	76	45	74	45	76	45
Socorro	4	-	4	-	4	-	4	-	4	-
SANTA TEREZA										
Motores	26	25	26	26	26	26	26	26	26	25
Reboques	21	20	21	21	21	21	21	21	21	21
Bagageiros	3	1	3	1	3	1	2	1	2	1
Vagões e Pranchas ...	5	2	6	2	6	2	6	2	6	2
Socorro	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-
ZONA RURAL										
Motores	10	9	11	10	12	10	12	11	12	12
Reboques	8	8	10	10	14	10	14	12	14	14
Bagageiros	3	-	3	-	3	1	2	-	2	-
Vagões e Pranchas ...	5	5	5	5	2	2	2	-	-	-
Socorro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ILHA DO GOVERNADOR										
Motores	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Reboques	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12
Bagageiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vagões e Pranchas ...	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Socorro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAIS										
Motores	657	605	657	608	671	610	670	618	678	621
Reboques	666	592	668	577	674	578	680	584	686	595
Bagageiros	41	31	41	31	38	26	26	18	26	18
Vagões e Pranchas	98	60	101	62	99	59	97	59	97	59
Socorro	8	-	8	-	8	-	8	-	8	-

Pessoal empregado no tráfego de bondes

FUNÇÃO	ANO				
	1944	1945	1946	1947	1948
ZONA SUL					
Motorneiros e Condutores	719	789	894	946	995
Inspetores e Fiscais	214	214	222	231	325
Diversos	73	69	82	89	106
Operários	136	202	121	108	105
ZONA NORTE					
Motorneiros e Condutores	2.941	3.257	3 414	4 458	3.764
Inspetores e Fiscais	715	740	751	774	907
Diversos	416	396	430	453	492
Operários	319	472	699	745	675
SANTA TEREZA					
Motorneiros e Condutores	77	76	80	80	81
Inspetores e Fiscais	30	31	34	36	34
Diversos	28	30	32	35	36
Operários	18	24	30	36	35
ZONA RURAL					
Motorneiros e Condutores	52	54	128	87	80
Inspetores e Fiscais	14	13	18	18	18
Diversos	54	81	113	-	-
Operários	18	24	30	36	35
ILHA DO GOVERNADOR					
Motorneiros e Condutores	29	29	24	57	49
Inspetores e Fiscais	9	12	14	19	21
Diversos	-	12	-	-	-
Operários	28	32	-	-	-
TOTAIS					
Motorneiros e Condutores	3.818	4.205	4.540	5.628	4.969
Inspetores e Fiscais	982	1.010	1.039	1.078	1.305
Diversos	571	588	657	577	634
Operários	519	754	880	925	850

Passageiros transportados em bondes

L I N H A S	A N O				
	1944	1945	1946	1947	1948
			NÚMEROS ABSOLUTOS - MILHARES		
CENTRO DA CIDADE	117.131	110.458	96.610	95.082	99.744
			Z O N A S U L		
Leme-Copacabana-Ipanema	40.868	39.411	44.079	54.211	57.167
Jardim Botânico-Gávea .	24.089	22.964	24.207	26.205	27.000
Botafogo-Praia Vermelha	28.617	25.794	24.571	24.095	25.072
Laranjeiras-A. Férreas.	14.023	13.027	13.507	12.936	13.318
SOMA	107.597	101.196	106.364	117.447	122.557
			Z O N A N O R T E		
Muda-Tijuca-A.B. Vista.	38.089	37.323	39.432	38.498	32.229
V.Isabel-Andaraí-Grajaú	45.187	43.836	26.429	25.184	26.313
S.Cristóvão - Caju	33.115	32.462	31.795	30.561	31.268
Itapiru-Rio Comprido ..	33.101	30.616	26.650	25.442	26.288
Sub. da E.F.Central ...	148.126	129.442	120.193	116.952	122.677
Sub. da Leopoldina	51.919	52.905	46.040	45.679	47.363
Entre bairros dos sub..	114.911	114.471	100.737	95.758	102.316
SOMA	464.448	441.055	391.276	378.074	388.454
			S A N T A T E R E Z A		
SOMA	9.056	9.014	9.558	9.757	10.033
			Z O N A R U R A L		
Campo Grande-Guaratiba	4.716	5.960	7.014	6.764	6.794
			I L H A D O G O V E R N A D O R		
SOMA	5.477	4.279	5.383	5.460	5.384
DE LUXO E ESPECIAIS ...	1.055	634	-	-	-
T O T A L	709.480	672.596	616.205	612.584	632.966
			NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944		
CENTRO DA CIDADE	100	94	82	81	85
			Z O N A S U L		
Leme-Copacabana-Ipanema	100	96	107	132	139
Jardim Botânico-Gávea .	100	95	100	108	112
Botafogo-Praia Vermelha	100	90	85	84	87
Laranjeiras-A. Ferreas.	100	92	96	92	94
Índice Parcial	100	94	98	109	113
			Z O N A N O R T E		
Muda-Tijuca-A.B. Vista.	100	97	103	101	84
V.Isabel-Andaraí-Grajaú	100	97	58	55	58
S.Cristóvão - Caju	100	98	96	92	94
Itapiru-Rio Comprido ..	100	92	80	76	79
Sub. da E.F.Central ...	100	87	81	78	82
Sub. da Leopoldina	100	101	88	87	91
Entre bairros dos sub..	100	99	87	83	89
Índice Parcial	100	94	84	81	83
			S A N T A T E R E Z A		
Índice Parcial	100	99	105	107	110
			Z O N A R U R A L		
Campo Grande-Guaratiba.	100	126	148	143	144
			I L H A D O G O V E R N A D O R		
Índice Parcial	100	78	98	99	98
DE LUXO E ESPECIAIS ...	100	60	-	-	-
ÍNDICE GERAL	100	94	86	86	89

2 - ÔNIBUS

É de crescente intensidade o tráfego de ônibus no Distrito Federal. Em fins de 1948 já se podia registrar a existência de 82 diferentes linhas, ligando entre si os recantos mais distantes da cidade, assegurando à população um meio de locomoção mais rápido e flexível que o porporcionado pelos carris elétricos.

Até 1947, a capacidade máxima dos ônibus era de 39 passageiros; a partir de 1947 foram entregues ao trânsito grande número dêsses veículos com capacidade superior e dotados de maiores aperfeiçoamentos técnicos, os quais o bom humor do carioca alcunhou pitorescamente de "gostosões".

O progresso nos serviços de transportes de passageiros em ônibus é evidente nestes últimos anos. Novas emprêsas surgiram, novas linhas foram licenciadas, grande parte delas completando e prolongando a rede urbana, ferroviária e de carril e, satisfazendo velha aspiração dos habitantes, ligando num só percurso zonas da cidade topogràficamente isoladas, com as linhas que possibilitam transporte direto de passageiros do Leblon, um dos bairros mais afastados da zona sul, até Olaria, subúrbio no extremo da zona norte, as que ligam núcleos populosos, como Ipanema e Tijuca, as que circulam entre o Pavilhão Mourisco, em Botafogo, e Vigário Geral, na divisa com o Estado do Rio. Para o grande desenvolvimento verificado no tráfego dêsses coletivos concorreram, sem dúvida, os melhoramentos realizados nas vias públicas, possibilitando maior suavidade e desafôgo no rolamento dos veículos e diminuição sensível no desgaste do material.

Os números expressos nas tabelas mostram que em 1948 existiam no Distrito Federal 43 emprêsas de ônibus que exploravam 82 linhas, com um total de 1024 veículos, dos quais 834 em permanente circulação.

O maior número de linhas são as que ligam os bairros da zona norte, ao centro, as que têm seus pontos inicial e final, respectivamente, em bairros da zona sul e zona norte e as que ligam a zona sul ao centro da cidade.

No que tange ao número de passageiros transportados nes-

ses veículos nos últimos 5 anos, verifica-se que em 1945 o total se elevou a 134.232.000, 7.916.000 a mais do que em 1944. Em 1946 êsse número decresceu para 115.960.000, mas em 1948 elevou-se para 134.748.000.

Entre as zonas onde os transportes de ônibus são mais intensos figuram a norte e a sul, sendo que naquela a tendência é de aumento anual, ao contrário dessa última que apresentou oscilação no número de passageiros transportados, com decréscimo em 1946 e ascensão nos últimos anos.

É também expressivo o serviço de ônibus em outros bairros, entre os quais os da zona rural e, ùltimamente os da Ilha do Governador, graças à ponte recém-inaugurada, ligando-a ao continente.

São estas as observações que pareceram mais interessantes relativamente ao tráfego urbano de ônibus.

Se o progresso no número de veículos e de linhas que se vem observando ultrapassar o do crescimento da população, em futuro próximo menos aflitivas serão as filas nos pontos iniciais e terminais das linhas nas horas do "rush".

TRÁFEGO DE ÔNIBUS

1948

PESSOAL EMPREGADO

TROCADORES

MOTORISTAS

DESPACHANTES

INSPETORES

CADA SÍMBOLO REPRESENTA 30 PROFISSIONAIS

VEÍCULOS EMPREGADOS

ZONA SUL — ZONA NORTE

ZONA NORTE — CENTRO

ENTRE BAIRROS DA ZONA NORTE

ZONA SUL — CENTRO

CENTRO

ILHAS

ENTRE BAIRROS DA ZONA SUL

CADA SÍMBOLO REPRESENTA 20 UNIDADES

Número de emprêsas segundo o distrito de localização - 1948

DISTRITO	Nº de emprêsas	DISTRITO	Nº de emprêsas
1º	4	10º	4
2º	2	11º	2
3º	1	12º	2
4º	3	13º	-
5º	5	14º	2
6º	2	15º	1
7º	2	16º	2
8º	6		
9º	5	TOTAL	43

Pessoal empregado no tráfego de ônibus

1948

FUNÇÃO OU ESPECIFICAÇÃO	Qt.
Motoristas	1.743
Trocadores	1.845
Inspetores	60
Despachantes	208

Número de ônibus existentes nas emprêsas - 1948

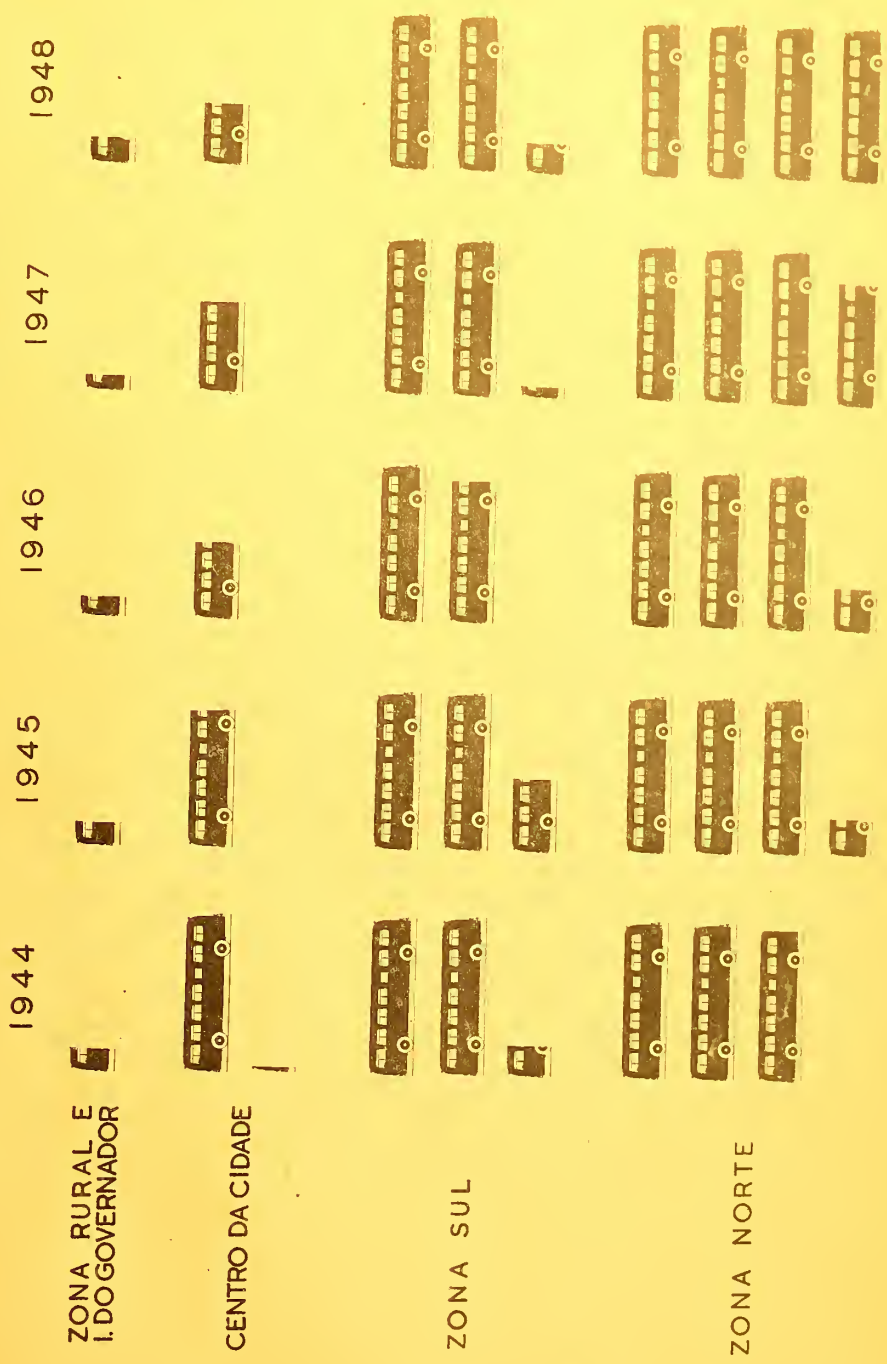
LOTAÇÃO	COMBUSTÍVEL		SOMA
	Óleo	Gasolina	
Até 24 passageiros	12	5	17
25 a 29 passageiros	305	137	442
30 a 34 passageiros	146	24	170
35 a 39 passageiros	259	8	267
mais de 39 passageiros	105	23	128
TOTAL	827	197	1.024

Número de linhas segundo o percurso e quantidade de ônibus utilizados - 1948

PERCURSO	Nº DE LINHAS	QT. DE ÔNIBUS
Centro	1	14
Zona Sul - Centro	13	100
Zona Norte - Centro	20	206
Zona Sul - Zona Norte	19	321
Entre bairros da Zona Sul	2	2
Entre bairros da Zona Norte	25	185
Ilhas	2	6
TOTAL	82	834

Passageiros transportados por ônibus

LINHAS	ANO				
	1944	1945	1946	1947	1948
NÚMEROS ABSOLUTOS - MILHARES					
CENTRO DA CIDADE	20.399	17.536	9.655	11.542	7.687
ZONA SUL					
Leme-Copacabana-Ipanema	17.516	17.031	16.221	14.969	21.082
Jardim Botânico-Gávea	6.125	14.950	3.433	5.817	5.971
Botafogo-P.Verm.-Urca	12.762	10.300	11.293	12.050	10.717
Laranjeiras-A. Férreas	7.307	7.072	7.386	8.343	5.888
SOMA	43.710	49.353	38.333	41.179	43.658
ZONA NORTE					
Muda-Tijuca-A.B. Vista Pça. S. Peña	10.885	13.720	14.019	13.037	5.273
V.Isabel-Andaraí-Grajaú-L. Vasconcelos .	5.662	6.162	6.936	9.320	13.119
S. Cristóvão-Caju	2.940	3.435	4.119	5.852	4.935
Itapiru-Rio Comprido .	240	-	-	-	-
Sub. da E.F. Central .	15.512	16.848	14.181	14.636	15.598
Sub. da Leopoldina ...	5.302	5.045	5.603	7.352	10.917
Entre bairros dos sub.	19.154	19.391	20.732	27.069	30.458
SOMA	59.695	64.601	65.590	77.266	80.300
ZONA RURAL					
C.Grande-Sta.Cruz-Guaratiba	1.796	2.008	1.511	816	1.927
ILHA DO GOVERNADOR					
SOMA	716	734	871	860	1.176
TOTAL	126.316	134.232	115.960	131.663	134.748
NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944					
CENTRO DA CIDADE	100	85	47	56	37
ZONA SUL					
Leme-Copacabana-Ipanema	100	97	92	85	120
Jardim Botânico-Gávea	100	244	56	94	97
Botafogo-P. Verm.-Urca	100	80	88	94	83
Laranjeiras-A. Férreas	100	96	101	114	80
Índice Parcial .	100	112	87	94	99
ZONA NORTE					
Muda-Tijuca-A.B. Vista Pça. S. Peña	100	126	128	119	48
V.Isabel-Andaraí-Grajaú-L. Vasconcelos .	100	108	122	164	231
S. Cristóvão-Caju	100	116	140	199	167
Itapiru-Rio Comprido .	100	-	-	-	-
Sub. da E.F. Central .	100	108	91	94	100
Sub. da Leopoldina ...	100	95	105	138	205
Entre bairros dos sub.	100	101	108	141	159
Índice Parcial .	100	108	109	129	134
ZONA RURAL					
C.Grande-Sta.Cruz-Guaratiba	100	111	84	45	107
ILHA DO GOVERNADOR					
Índice Parcial .	100	102	121	120	164
ÍNDICE GERAL ...	100	106	91	104	106

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM ÔNIBUS

CADA SÍMBOLO REPRESENTA O TRANSPORTE DE 20000 MILHARES DE PASSAGEIROS

3 - TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

A topografia do território da Capital da República, caracterizada por diversas regiões planas separadas umas das outras, na maior parte por maciços montanhosos de difícil transposição, impôs ao seu sistema de transportes aspecto multiforme e complementar.

As parcelas que cabem aos carris elétricos e aos ônibus nesse sistema já foram tratadas nos comentários e tabelas anteriores. Ocupar-nos-emos agora da parte relativa aos trens.

As linhas ferroviárias que servem à Metrópole irradiam-se do centro rumo às direções gerais oeste, no sentido da maior extensão da cidade, e noroeste, permitindo que subúrbios de grande densidade demográfica e de grande afastamento, preferidos pelas classes modestas da população, possam ser alcançados em prazos relativamente curtos.

É de cêrca de 154 quilômetros a extensão da rede ferroviária do Distrito Federal, dos quais perto de 136 cabem à Central do Brasil, repartidos pela linha tronco, ramal de Mangaratiba, Linha Auxiliar e ramal do Rio d'Ouro, que alcançam os limites do Estado do Rio, respectivamente a noroeste de Anchieta, no Rio Itaguaí a oeste, e no Rio Pavuna, também a noroeste, enquanto a Leopoldina, que também alcança êste rio um pouco mais a leste do ponto alcançado pela Central tem uma rede de 18 quilômetros apenas.

A rede da Central, quase toda eletrificada, tem a sua maior extensão segundo a linha tronco e o ramal de Mangaratiba, com mais de 55 quilômetros. Serve às regiões as mais afastadas do centro, como Campo Grande e Santa Cruz, e as de maior densidade populacional, como Méier e Madureira. As comodidades conferidas pela eletrificação contribuiram fortemente para o desenvolvimento dos subúrbios por ela servidos nesta última década. Por isso não deve causar surpresa que a massa de passageiros transportados pelas composições da Central nestes últimos anos apresente tendência de crescimento enquanto que a transportada pela Leopoldina, 6 vezes menor, a tendência seja de regressão motivada pela concorrência dos transportes automóveis nos bairros por ela servidos, e pa-

ra cujo desenvolvimento contribuiu, desde que foi inaugurada a excelente radial Avenida Brasil. Algumas cifras bastam para justificar essa asserção. Em 1944 o número de passageiros transportados pelos trens suburbanos da Leopoldina foi de 27.909.000 e pelos da Central 123.836.000; em 1948 essas cifras alcançaram, respectivamente, 20.758.000 e 161.308.000.

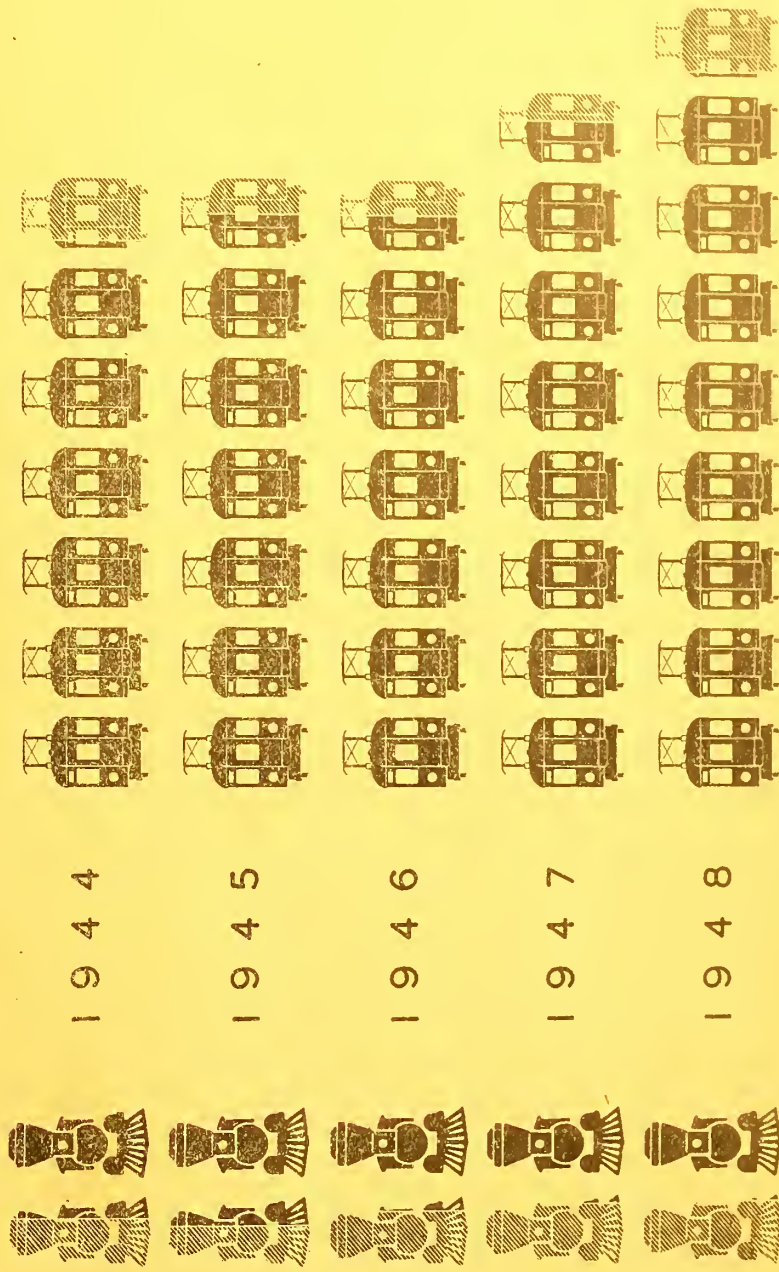
Nos transportes urbanos, coube às composições ferroviárias, em 1948, quase 19% do total.

Passageiros transportados pela Leopoldina

ESTAÇÕES	ANO				
	1944	1945	1946	1947	1948
NÚMEROS ABSOLUTOS - MILHARES					
Barão de Mauá	13.146	13.042	11 547	11.127	10.039
Penha	3 575	1.919	915	1.462	1 433
Penha Circular	751	2.236	2.013	1.593	1 307
Cordovil	1.415	1.455	1.432	1.142	1 025
Olaria	1.732	1.793	1.712	1.240	879
Ramos	1.606	1.602	1.520	1.135	894
Triagem	1.263	1.336	1.394	1 322	2.219
Bonsucesso	1.124	1.143	1.058	666	531
Braz de Pina	945	958	951	767	644
Vigário Geral	625	669	695	572	518
Carlos Chagas	256	302	288	232	196
Parada de Lucas	1.471	1.600	1.638	1.185	1 073
TOTAL	27.909	28.055	25.163	22.443	20 758
NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944					
Barão de Mauá	100	99	87	84	76
Penha	100	53	25	40	40
Penha Circular	100	297	268	212	174
Cordovil	100	102	101	80	72
Olaria	100	103	98	71	50
Ramos	100	99	94	70	55
Triagem	100	105	110	104	175
Bonsucesso	100	101	94	59	47
Braz de Pina	100	101	100	81	68
Vigário Geral	100	107	111	91	82
Carlos Chagas	100	117	112	90	76
Parada de Lucas	100	108	111	80	72
ÍNDICE GERAL ...	100	100	90	80	74

Passageiros transportados pela E. F. Central do Brasil

LINHAS	ANO				
	1944	1945	1946	1947	1948
	NÚMEROS ABSOLUTOS - MILHARES				
1a. CLASSE					
Do Centro	27.123	30.181	24.101	45.103	44.223
Mangaratiba	4.757	3.698	3.327	4.324	4.912
Auxiliar	3.379	2.412	1.070	424	553
Rio d'Ouro	3.540	2.698	1.037	2.902	3.657
SOMA	38.799	38.989	29.535	52.753	53.345
2a. CLASSE					
Do Centro	59.236	66.045	75.278	82.172	88.080
Mangaratiba	8.955	8.802	12.278	9.900	10.285
Auxiliar	8.534	9.260	9.253	547	746
Rio d'Ouro	8.312	7.702	4.839	7.855	8.865
SOMA	85.037	91.809	101.648	100.474	107.976
SOMA					
Do Centro	86.359	96.226	99.379	127.275	132.303
Mangaratiba	13.712	12.500	15.650	14.224	15.179
Auxiliar	11.913	11.672	10.303	971	1.304
Rio d'Ouro	11.852	10.400	5.876	10.757	12.522
TOTAL	123.836	130.798	131.208	153.227	161.308
	NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944				
1a. CLASSE					
Do Centro	100	111	88	166	163
Mangaratiba	100	77	69	90	103
Auxiliar	100	71	31	12	16
Rio d'Ouro	100	76	29	81	103
Índice Parcial	100	100	76	135	137
2a. CLASSE					
Do Centro	100	111	127	138	148
Mangaratiba	100	98	137	110	114
Auxiliar	100	108	108	6	8
Rio d'Ouro	100	92	58	94	106
Índice Parcial	100	107	119	118	126
SOMA					
Do Centro	100	111	115	147	153
Mangaratiba	100	91	114	103	110
Auxiliar	100	97	86	8	10
Rio d'Ouro	100	87	49	90	105
ÍNDICE GERAL	100	105	105	123	130

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM TRENS

CADA SÍMBOLO REPRESENTA 20.000 MILHARES

4 - BARCAS E LANCHAS

É bastante concorrido o tráfego de barcas e lanchas na Baía de Guanabara tanto para o transporte de passageiros que residem em Niterói e nas ilhas de Governador e Paquetá, como para os que procuram estas regiões para desfrutar as suas horas de lazer, de fim de semana quase sempre.

Dos trajetos considerados, o que realiza a ligação Rio-Niterói ocupa o primeiro lugar relativamente ao número de passageiros transportados.

É que muitos dos residentes na capital do vizinho Estado exercem as suas atividades nesta Capital, nas repartições públicas, no comércio, na indústria e nos serviços de modo geral. Por isso, para fins estatísticos, tais transportes são considerados urbanos.

Atualmente os transportes coletivos através da Guanabara são feitos em barcas e lanchas: 7 barcas e 2 lanchas da Cantareira, e 8 lanchas da Frota Carioca, em 1948, dos quais 4 barcas e 8 lanchas foram empregadas entre o Rio e Niterói, enquanto que Paquetá e Ilha do Governador foram servidas por 1 barca cada uma. Por outro lado, a Frota Carioca reserva sempre 2 lanchas para essas últimas linhas, desde que a procura de passagens o justifique.

Quanto ao número de passageiros transportados entre o Rio e a Capital vizinha, registrou-se de 1944 a 1948, um crescimento moderado que neste último ano alcançou a cifra de 24.815.000.

O movimento entre esta cidade e as Ilhas de Paquetá e do Governador, e vice-versa, se bem que apreciável, foi sensìvelmente inferior ao acima registrado.

Em 1948 viajaram com destino à segunda destas ilhas 3.637.000 pessoas e para a Ilha de Paquetá o movimento geral acusou o total de 698.000 passageiros.

Êsses números, embora não incluam a parcela relativamente diminuta dos transportes efetuados por embarcações não acessíveis ao público em geral, permitem colher uma impressão dos movimentos urbanos do Distrito Federal, do lado leste, ou por via líquida.

Barcas e lanchas em trânsito na Baía de Guanabara

PERCURSO	CATEGORIA	
	Barcas	Lanchas
COMPANHIA CANTAREIRA		
Rio-Niterói	4	2
Rio-I. do Governador	1	-
Rio-I. de Paquetá	2	-
Retiradas para consêrto ...	2	-
SOMA	9	2
FROTA CARIOCA		
Rio-Niterói	-	6
Rio-Ilhas	-	2 (*)
SOMA	-	8
T O T A L	9	10

(*) São também usadas na linha Rio-Niterói.

Movimento de passageiros na Baía de Guanabara

P E R C U R S O	A N O				
	1944	1945	1946	1947	1948
	NÚMEROS ABSOLUTOS - MILHARES				
Rio-Niterói	21.089	21.000	22.295	23.323	24.815
Rio-I. do Governador ..	2.792	1.043	3.127	824	3.637
Rio-I. de Paquetá	894	831	730	682	698
TOTAL	24.775	22.874	26.152	24.829	29.150
	NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944				
Rio-Niterói	100	99	105	110	117
Rio-I. do Governador ..	100	37	111	29	130
Rio-I. de Paquetá	100	92	81	76	78
ÍNDICE GERAL	100	92	105	100	117

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM BARCAS E LANCHAS

RIO - NITEROI

RIO-ILHA DO GOVERNADOR

RIO-ILHA DE PAQUETÁ

1944

1945

1946

1947

1948

CADA SÍMBOLO REPRESENTA O TRANSPORTE DE 2000 MILHARES DE PASSAGEIROS

5 - TURISMO

O Pão de Açúcar e o Corcovado são dois pontos [illegible]adores da cidade, acessíveis por linhas de transporte turístico.

O Pão de Açúcar é alcançado por segura linha aérea, numa bela e pitoresca viagem feita em duas etapas. A primeira conduz à pedra da Urca, e a segunda, final, ao vértice do Pão de Açúcar. Não menos pitoresca é a linha férrea que em escalada ousada leva ao Corcovado.

Essas linhas vêm servindo a um público cada vez mais numeroso. Em 1948, 217.807 turistas foram até o morro da Urca e 169.436 ao Pão de Açúcar.

Não é menos intenso o movimento dos que visitaram o Corcovado para desfrutar o espetáculo ímpar que daí se vislumbra, do continente, da baía e das ilhas, igual senão superior ao descortinado do Pão de Açúcar.

Assim, de 1944 a 1948 pode-se verificar um acréscimo bem acentuado na frequência das visitas ao monumento do Cristo Redentor, atingindo neste último ano a 296.851 o número de turistas.

A visita a outros pontos de atração turística de que a originalidade topográfica do território da Metrópole é fértil, também vem se verificando com intensidade comparável. Mas estes, servidos por boas vias automobilísticas, não facultam, dados os meios de transportes individuais geralmente empregados, registros estatísticos.

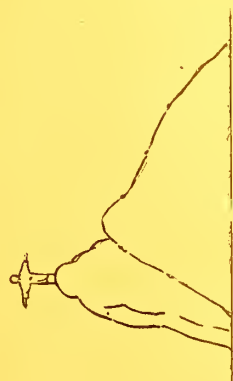
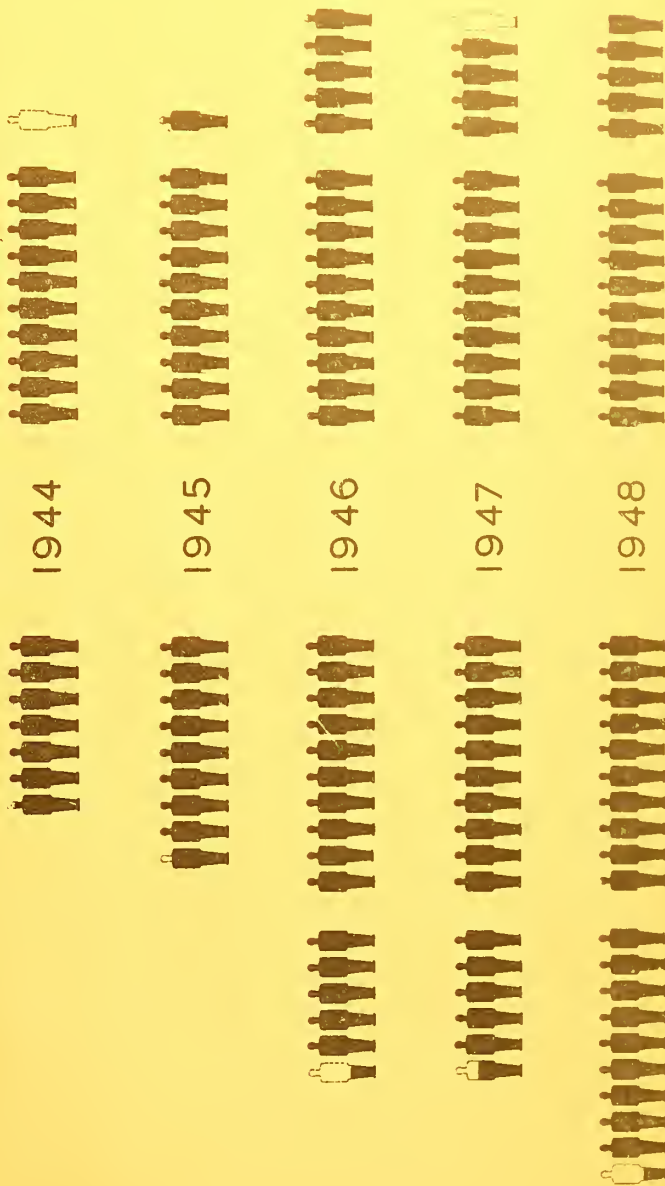
LINHA DO PÃO DE AÇÚCAR

Passageiros transportados

PERCURSO	ANO				
	1944	1945	1946	1947	1948
	NÚMEROS ABSOLUTOS				
Praia Vermelha-Urca ...	79.190	99.816	168.318	175.370	217.807
P. Vermelha-P. de Açúcar	60.645	76.913	138.721	137.841	169.436
TOTAL	139.835	176.729	307.039	313.211	387.243
	NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944				
Praia Vermelha-Urca ...	100	126	212	221	275
P. Vermelha-P. de Açúcar	100	126	228	227	279
ÍNDICE GERAL	100	126	219	223	276

LINHA DO CORCOVADO

Passageiros transportados

PERCURSO	ANO				
	1944	1945	1946	1947	1948
	NÚMEROS ABSOLUTOS				
Passageiros	192.029	228.628	286.864	265.553	281.286
Crianças	9.564	10.493	12.233	11.328	12.320
Excursionistas	44	32	74	3.520	3.245
TOTAL	201.637	239.153	299.171	280.401	296.851
	NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944				
Passageiros	100	119	149	138	146
Crianças	100	109	127	118	128
Excursionistas	100	72	168	8.000	7.375
ÍNDICE GERAL	100	118	148	139	147

TURISMO
VISITAS EFETUADAS
1944
1945
1946
1947
1948
CADA SÍMBOLO REPRESENTA 20.000 PESSOAS

CONCLUSÃO

Resta agora, à guisa de conclusão, fazer uma apreciação de conjunto sôbre os diversos meios de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal, confrontando as tabelas e comentários anteriores no tocante ao número global de passageiros por êles transportados.

O ano de 1944, provàvelmente devido às restrições no fornecimento de combustível para carros particulares, impostas pela segunda guerra mundial, foi o em que se registrou maior movimento urbano, atingindo a mais de 1 bilhão o total de pessoas transportadas pelos diferentes meios de transporte coletivo. Essa cifra sofreu decréscimo em 1945 e 1946, mas, nos dois últimos anos, elevou-se discretamente para alcançar a cifra, ainda inferior à de 944, de 969.613.000 em 1948, cifra à qual seria interessante juntar as correspondentes aos transportes efetuados pelos carros particulares, os de aluguel, os de lotação e os caminhões ditos "amigos da onça" cujo número de unidades e de viagens realizadas aumentou sensìvelmente com a liberação daquelas restrições, para que se pudesse obter o valor real do volume dos transportes internos na capital da República. Esta lacuna as estatísticas não podem atualmente preencher.

A comparação dos diferentes meios que integram o sistema de transportes urbanos do Rio de Janeiro, faculta verificar que os carris ocupam lugar de destaque nas preferências da população, visto que absorvem cêrca de 66 por cento do total de passageiros transportados anualmente. O bonde, apezar da dependência dos trilhos, não é forçado a abandonar as vias públicas como as composições ferroviárias. É tranquilo porque não sofre os solavancos devidos às irregularidades de calçamento, como acontece aos veículos automóveis, penetra ìntimamente nos bairros afastados onde é maior a aglomeração das classes menos favorecidas; é seguro, pontual e o preço das passagens é acessível. Daí a sua popularidade.

Depois dos carris, seguem-se na ordem decrescente do número de passageiros transportados, os trens, da Leopoldina e principalmente da Central, os ônibus, cuja tendência atual é de expan-

são com o aumento do número de linhas e a extensão destas, e, por fim, as barcas, as lanchas e carris que levam aos recantos de turismo.

Até o momento, os números de passageiros transportados pelos trens e pelos ônibus se equilibrariam se não se verificasse ligeira vantagem para os trens. Relativamente aos meios ferroviários, observa-se que os transportes efetuados pelas composições da Central vêm aumentando enquanto que os da Leopoldina vêm diminuindo. Menos sensível mas com comportamento oscilante, é a ascensão verificada no quinquênio observado nos transportes coletivos através da Baía de Guanabara.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

1944 1945 1946 1947 1948

CADA SÍMBOLO REPRESENTA 20.000 MILHARES DE PASSAGEIROS

Passageiros transportados

MEIO DE TRANSPORTE	ANO				
	1944	1945	1946	1947	1948
	NÚMEROS ABSOLUTOS - MILHARES				
Bondes	709.480	672.596	616.205	612.584	632.966
Ônibus	126.316	134.232	115.960	131.663	134.748
Trens:					
Leopoldina	27.909	28.055	25.163	22.443	20.758
Central	123.836	130.798	131.208	153.227	161.308
Barcas e Lanchas	24.775	22.874	26.152	24.829	29.150
Turismo:					
Pão de Açúcar	139	176	307	313	387
Corcovado	201	239	299	280	296
TOTAL	1.012.656	988.970	915.794	945.339	969.683
	NÚMEROS ÍNDICES - BASE: 1944				
Bondes	100	94	86	86	89
Ônibus	100	106	91	104	106
Trens:					
Leopoldina	100	100	90	80	74
Central	100	105	105	123	130
Barcas e Lanchas	100	92	105	100	117
Turismo:					
Pão de Açúcar	100	126	220	225	278
Corcovado	100	118	148	139	147
ÍNDICE GERAL ...	100	97	90	93	95

Elaborado no

S. E. M. - 8 - GE

NOVEMBRO - 1949

Composto e impresso no

Serviço de Divulgação do D. G. E.

JANEIRO - 1950